

資料文件

《2011年公共收入保障（汽車首次登記稅）令》 小組委員會文件

目的

本文件旨在回應議員在小組委員會四月十一日會議上就《2011年公共收入保障（汽車首次登記稅）令》（該命令）提出的問題。

香港交通擠塞的情況

2. 「汽車行程速度」在國際間被普遍使用以反映交通擠塞程度。新加坡、英國的倫敦及丹麥的哥本哈根等城市均以「汽車行程速度」作為交通擠塞的指標。運輸署亦一直利用「汽車行程速度」，研究本港交通擠塞的情況。
3. 「汽車行程速度」可直接從實際現場量度，運輸署在進行汽車行車時間調查過程中，亦考慮了地理環境因素及實際交通情況（例如交通燈控制的路口對車速的影響）。正如我們早前提交的文件〔CB(1)1827/10-11(01)〕中提到，運輸署每年會就60條分布於香港各地區的路線¹進行行車時間調查。根據《運輸策劃及設計手冊》中的指引，運輸署會於每年九月至十二月期間工作天的早上繁忙時段（即早上八時至九時三十分），派專人就每一條調查的路線進行四次至八次行駛調查，以量度該路段特定檢查點之間的行車時間。有關的結果會被用以計算分區及全港整體的平均「汽車行程速度」。為確保計算結果可準確反映實際情況，運輸署在進行相關調查時，如有道路工程或交通意外而影響到行車速度，運輸署會另覓時間重做調查。根據二零零八至二零一零年的調查紀錄，汽車行車時間調查所涉及的道路，均沒有錄得因道路工程而需要減低車速限制。在此期間香港主要道路的汽車行車速度，可見於文件〔CB(1)1827/10-11(01)〕的附件一。

¹ 包括 28 條市區路線及 32 條新界路線。

4. 二零零一至二零一零年的十年間，全港道路總長度增加8.6%，車輛總數增加15.7%，私家車數目增加21.8%，但專營巴士及貨車的數目卻於同期分別下跌9.4%及2.8%²。根據運輸署二零一一年一月的數字，非鐵路陸路公共交通乘客每日平均超過七百二十萬人次，交通擠塞情況對公共交通服務帶來的負面影響實在不容忽視。

進口二手私家車及進口自用私家車

5. 根據《汽車（首次登記稅）條例》（第330章），所有進口並在香港進行首次登記的私家車，不論是進口二手私家車，或輸入前已在香港以外地方以進口者姓名作登記的進口自用私家車，均須按法例向海關申報³，並根據海關評定的應課稅價值繳納的汽車首次登記稅。於二零一零年進行首次登記的9 412輛進口二手私家車及進口自用私家車中，有84%來自日本、15%來自歐洲，及少於1%來自美國。上述數字反映本港於當時的市場環境下對有關車輛的需求。過去五年按應課稅價值劃分的進口私家車數字列於附件。

6. 運輸署會根據《汽車（首次登記稅）條例》（第330章）的規定，根據海關評定的應課稅價值計算及向進口自用私家車徵收首次登記稅。於現行法例下，進口自用私家車的進口者可以是自然人或法人。海關會視乎每宗申請的實際情況，向進口者索取有關資料，核實進口者身份及與進口汽車相關的資料，以便進行評稅。根據《汽車（首次登記稅）條例》（第330章）第4I條，就進口私家車作失實或不準確申報者可被罰款五十萬元及監禁12個月。

² 2001至2010年間，車輛總數由525 376輛增加至607 796輛，其中私家車數目由340 568輛增加至414 966輛，專營巴士數目由6 320輛下跌至5 729輛，貨車數目由112 585輛下跌至109 416輛。

³ 進口者於向海關呈交進口申報表時，須同時遞交下列文件：

- (a) 製造商及分銷商的發票或付款收條（如有者）。
- (b) 保險證明書／收條（如有者）。
- (c) 付運文件（提單、空運單、包裝單等）。
- (d) 原本汽車登記文件（祇適用於舊車）。

其他建議

7. 有不少人士就政府增加私家車首次登記稅的建議提出其他方面的建議。我們認為任何建議必須符合能控制汽車增長的大前提，才能配合政府的措施和政策目的，否則可能削弱政府建議的預期效果；而且任何建議必不可引致法律漏洞或行政混亂。

提高環保汽油私家車的首次登記稅寬減

8. 現時環保汽油私家車已享有首次登記稅三成的寬減，上限為5萬元。我們認為有關措施可有效鼓勵有必要購買新車的人士使用較環保的環保汽油私家車。市民應該盡量利用公共交通工具，既可減少路邊空氣污染之餘，亦可減少道路擠塞。壓抑私家車持續增長亦有助減少整體車輛排放，改善空氣質素及減少二氧化碳等溫室氣體。

9. 提高環保汽油私家車的首次登記稅寬減，須能符合能控制汽車增長的原則。有關建議必須小心考慮，以於控制汽車增長及環保兩方面取得平衡。

鼓勵車主以新私家車替換舊車

10. 從交通管理角度，車主在註銷舊車後換上新車，不會減少私家車數目，不符合控制汽車增長的原則。

11. 從環保角度，商業柴油車輛是現時香港路邊空氣污染的主要源頭，其排放的粒子和氮氧化物，即主要的路邊空氣污染物，分別佔車輛總排放的粒子和氮氧化物的95%和88%，而私家車排放的粒子和氮氧化物分別只佔車輛排放的1%及5%。再者，目前香港的私家車的整體車齡相對較低。超過三分之一的私家車符合歐盟四期排放標準，三分之一符合歐盟三期標準。故此，現時的鼓勵更換舊車計劃只涵蓋更換舊柴油商業車輛。

12. 如為以環保私家車替換已註銷舊私家車的車主提供優惠，可能會變相資助已擁有私家車人士換車，甚至為本來只打算註銷舊私家車而非換車的車主提供誘因購買新車。因此我們必須謹慎評估有關建議是否符合能控制汽車增長的原則。

限制私家車於非繁忙時段行駛的車輛牌照

13. 有建議提出本港可效法新加坡，推出限制私家車於非繁忙時段行駛的車輛牌照。有關牌照須繳的費用或稅項與普通汽車比較，必須具相當吸引力，才能有效令車主轉用有關車輛牌照。與新加坡相比，本港購買新車涉及的稅項簡單，稅率亦較低，寬減的空間有限，未必能有效吸引駕駛人士轉用只適用於非繁忙時段的車輛牌照。另一方面，如有關車輛牌照吸引力高，可能會帶來反效果，吸引未擁有私家車的人士購買私家車，刺激私家車增長，有違控制私家車增長的政策。另外，新加坡對登記車輛數目有所限制，情況與香港不同。故此，有關建議未必適用於香港。

豁免於《2011年公共收入保障（汽車首次登記稅）令》生效前訂購的車輛

14. 凡在香港登記供使用的車輛，均須於進行首次登記時，根據當時有效稅率繳納首次登記稅。過往調整首次登記稅時，新稅率都會適用於在新稅率生效時尚未登記的所有車輛。

15. 向已訂購車輛作出豁免安排，主要執行上的困難在於難以證明是否在特定日期進行交易或支付訂金，因並非所有個案均有完整證明文件供核實其訂購日期（尤其是平行進口私家車）。有關建議亦可能因而容易被濫用。

16. 立法會曾於二零零三年討論同一議題。當時的法案委員會了解到有關豁免的後果，及考慮由於大部分交易已經完成，而在作出有關豁免會對業界造成不便，委員會同意維持現行做法。我們認為有關分析仍適用於是次增加首次登記稅的建議。

17. 另外，香港汽車商會於其提供的補充資料文件（CB(1)1827/10-11(03)）中，指出其屬下會員於本年二月二十三日前售出但及於該日前登記的私家車一共有6 057輛。至於我們早前提交的文件CB(1)1780/10-11(01) 附件七中提及的4 917輛私家車，指的是所有於本年二月二十三日上午十一時後至三月三十一日進行首次登記私家車的數字，當中有部分可能是香港汽車商會指出的私家車、平行進口私家車、進口二手私家車等。

18. 我們重申，任何建議必須以控制汽車增長為原則，以配合政府的措施和政策目的，亦必不可引致法律漏洞或行政混亂。

運輸及房屋局
運輸科
二零一一年四月

附件

過去四年進口二手私家車及進口自用私家車
按應課稅價值劃分的數字

進口二手私家車

年分	應課稅價值				總數
	\$150,000 或以下	\$150,001 - \$300,000	\$300,001 - \$500,000	\$500,001 或以上	
2007	2 487	723	31	3	3 244
2008	2 686	855	52	11	3 604
2009	4 119	203	31	31	4 384
2010	8 540	354	89	102	9 085

進口自用私家車

年分	應課稅價值				總數
	\$150,000 或以下	\$150,001 - \$300,000	\$300,001 - \$500,000	\$500,001 或以上	
2007	35	17	7	5	64
2008	91	38	13	15	157
2009	92	57	43	73	265
2010	139	88	34	66	327